



## 公共政策網路參與專欄

# 國民提議成案之法規調適報告(六) 汽機車燃料稅 改隨油徵收

國家發展委員會資訊管理處分析師 林雨潔

### 壹、前言

近年隨著無人駕駛技術的成熟及電動車的上市，燃油不再是趨動車輛行進的唯一動能，此外環保意識抬頭也鼓勵大家多利用大眾運輸通勤，減少車輛行進時造成的污染，因此在減少車輛與燃油使用的前提下，部分自用小客車車主認為每年 7 月固定繳交燃料費似乎應與時俱進，配合現今交通工具不同樣態進行調整。本次國民提議成案之法規調適報告將就「汽機車燃料稅改隨油徵收」案，以時間軸方式，自提議、成案、機關研析過程及法規調適情形進行說明。

### 貳、法規調適過程研析

車輛屬高單價消費性商品，車主除支付龐大的購車及油資與保養等消耗性費用外，每年牌照稅<sup>1</sup>與燃料使用費<sup>2</sup>之課徵期前後，民眾多次於參與平臺提點子建議燃料費應改採隨油徵收，引發車主的關注與附議。自 105 年平臺成立以來，共有 35 則提議<sup>3</sup>，有 2 次成案。以下就「汽機車燃料稅改隨油徵收」2 次成案之歷程履歷摘陳如下：

#### 第一次成案

105.9.8

提議者 gishin 於參與平臺提案。

提議主題：汽機車燃料稅應隨油徵收。

提議訴求：提議者認為燃料稅課徵目的是「燃料使用所造成的社會成本」，應以燃料使用的多寡來決定其費用，不應以車子引擎排放量作為基準課徵費用。

鄰近國家新加坡、日本及韓國，已實行燃料稅隨油課徵，雖表面看起來每公升油價高於臺灣，但因燃料稅內含，對駕駛人而言，反而相對公平。

提議者認為回歸使用者付費，可有效減少空氣污染與碳排放，也有助於空氣品質與低碳環境。

105.9.10

開始附議。

<sup>1</sup>汽車「牌照稅」每年徵 1 次，營業用車輛得分 2 期徵收。

<sup>2</sup>汽車「燃料使用費」自用車及機車每年 7 月徵收 1 次，營業用車每季徵收。

<sup>3</sup>民眾提議之 35 則議題，有 21 則覺得應隨油徵收，有 6 則覺得現今電腦



計算便利，應調整課稅級距，其餘則表示政府不應重複課稅國建議改以車輛效能、排污量或提高費用以達到環保效果等方式課徵。

**105.11.1**

附議通過成案，本案主辦機關為交通部。有 5,962 人附議，附議地區以直轄市投票較踴躍，直轄市民眾附議占 79%，以新北市（1,357 人）、臺北市（1,011 人）、臺中市（765 人）、桃園市（604 人）、高雄市（579 人）及臺南市（395 人）為主。

**106.1.4**

交通部於 106 年 1 月 4 日於平臺表示考量能源稅就油品、發電等均可就源課徵，屆時電動車的用電、一般車輛的用油，皆可就源徵收，道路養護修建及安全管理經費再由稅收分配，較可確保財源穩健，亦可避免流用情形發生。並請運輸研究所就汽燃費隨油徵收對社會公平性、能源使用永續性、財源穩定性、運輸產業發展性、行政複雜性、使用者行為等影響，辦理專案研究研析<sup>4</sup>。

## 第二次成案

**107.6.29**

提議者 billy 於參與平臺提案。

提議主題：汽機車燃料稅改隨油徵收。

提議訴求：交通部徵收車輛燃料稅，是用於改善及修理路面品質，及補助後續增加之交通建設，本來就是使用道路里程越多的車輛，要繳越多的燃料稅，全世界大部分國家都是隨油徵收，只有我們政府喊了幾十年，仍隨車徵收，在響應節能減碳，盡量不開車改搭捷運的今日，卻與整日在馬路上跑的汽車，要繳一樣的氣燃稅，覺得正義與公理何在？

提議者認為車輛燃料稅附加在油料裡，使用者加油時有感，才可真正節能減碳。

<sup>4</sup> 交通部運輸研究所 107 年 9 月出版之「汽車燃料使用費徵收制度之研究」（<https://ppt.cc/fXV2zx>），研究初步建議修改現行汽車燃料使用費名稱及刪除費率上限，建立車輛「總重」與費率之關聯及進行隨里程徵收可行性分析。



107.7.3

開始附議。

107.8.28

附議通過成案，本案主辦機關為交通部。有 5,013 人附議，附議地區以直轄市投票較踴躍，直轄市民眾附議占 77.3%，以新北市（1,071 人）、臺北市（775 人）、桃園市（610 人）、臺中市（551 人）、高雄市（508 人）及臺南市（362 人）為主。

107.9.3

經 107 年 9 月 3 日開放政府聯絡人工作推動會議票選<sup>5</sup>，本案於同年 11 月 2 日辦理協作會議。

107.9.5

交通部與提案聯繫，釐清並確認提案內容。

107.9.21

於平臺公布成案後之處理進度，因已規劃本案於 11 月 2 日辦理協作會議，爰依「公共政策網路參與實施要點」第 8 點規範，敘明理由延長回應期限至 12 月 28 日。

107.10.17

邀請本案附議民眾報名 11 月 2 日之協作會議。

107.11.26

本案原訂 11 月 2 日召開會議，因故延期至 11 月 30 日舉行。交通部於會議召開前在平臺向所有附議者說明何謂協作會議及會議場地與如何舉行等資訊，讓與會者於參與前更能理解會議進行的模式，以利協作會議進行順利。預定 11 月 30 日召開之會議，因參與踴躍，考量 30 人左右的議題聚焦效果較佳，爰分成 2 個場地，在財政資訊中心邀集提案人、附議人、各種不同立場的利害關係人及中央及地方相關機關代表，一起來盤點事實、對齊焦點、並試著找到大家可以接受的解決方案或共識。另一方面也在社創中心由唐鳳政務委員擔任主持人，讓關心議題的朋友至現場同步直播，發表意見與看法。透過攝影機、網路直播及線上留言方式進行互動與對話。

107.11.30

開放政府聯絡人第 41 次協作會議<sup>6</sup>，就本提議邀請提、附議者、相關部會及利害關係人就民眾提議汽燃費應隨油徵收一案，進行協作，本次協作之核心概念為「我們可以如何公平徵收道路維管費用，讓用路人可以接受，也同時鼓勵使用大眾交通運輸？」就法規面及社會公平面進行本案之脈絡釐清、聚焦並共思解決方案。

<sup>5</sup> 2018-09-03 開放政府 PO 第十九次月會 <https://ppt.cc/fiVuvx>

<sup>6</sup> 開放政府聯絡人第四十一次協作會議逐字稿 <https://ppt.cc/fSTUJx>



交通部經協作會議討論後，於考量各層面之影響前提下，研議現行隨車徵收式納入車輛總重等標準之可行性，以利作為後續規劃兼顧公平、財源穩定、行政成本及社會衝擊小的汽車燃料使用費徵收方式之參考。

本次協作會議討論內容摘陳如下：

#### 一、稅與規費定義上之釐清及適法性

規費具特定目的使用，向特定使用者或受益者徵收後專款專用，與租稅向全民徵收不同，而就汽車燃料費與使用牌照稅是否雙重課稅之問題，經大法官第 593 號解釋函<sup>7</sup>，公路法第 27 條業就汽燃費之課徵目的、對象及額度上限予以明定並取得主管機關之明確授權。且於汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 2 條及第 3 條明訂徵收對象及方式，未牴觸憲法第 7 條之公原則及第 23 條之比例原則，故並無雙重課稅之問題。

考量汽車燃料使用費<sup>8</sup>係作公路養護、修建及安全管理所需經費之用，與國外的「fuel tax(燃油稅)」有所差異。會中曾討論是否更名為「道路維護費」或「道路使用費」將更貼近實際用途且不易受到誤解。

#### 二、會中就公平性、複雜度及行政、產業與使用者成本等面向就各種徵收方式進行討論，經交通部綜整如下

##### (一) 維持現狀徵收方式：

1. 徵收方式簡單，但改為依車重可能較公平。
2. 排氣量標準過時，其與耗油量之推估應定期檢討。
3. 有催繳成本。

##### (二) 隨油徵收：

1. 使用者付費較公平，但因每輛車油耗不同，無法完整呈現道路使用情形。
2. 「用油不用路」及「用路不用油」之情形不易處理，加油站難以辨認不同的身分或用途，可能導致油品流用，電動車未來如何徵收亦仍待解決。
3. 科技進步使車輛油耗降低，長期而言將造成財源不足。
4. 增加公共運輸業者及非公共運輸之其他汽車運輸業者成本。
5. 加油站代徵成本應給予相對應之手續費。

<sup>7</sup> 大法官解釋釋字第 593 號-「汽燃費徵配辦法徵收對象、方式等規定違憲」  
[https://www.judicial.gov.tw/constitutionalcourt/p03\\_01.asp?expno=593](https://www.judicial.gov.tw/constitutionalcourt/p03_01.asp?expno=593)

<sup>8</sup> 公路法第 27 條為公路養護、修建及安全管理所需經費，可以徵收汽車燃料使用費，使用費的徵收由交通部會商財政部定之。



### (三) 隨里程徵收：

1. 更能反映道路使用狀況。
2. 目前已有技術可行性，但新舊車輛技術設備不同會增加複雜度，另應有防止修改里程數之防弊措施。
3. 初期會有設備建置成本。
4. 須注意里程記錄之隱私課題及資訊安全問題，上傳里程數應考慮偏鄉網路設備。
5. 應有緩衝期，推行初期可考慮現行方式與里程徵收兩種計價雙軌並行。

### (四) 其他：

1. 可採基本收費及依使用情形收費兩階段收費結構。
2. 道路經常修護但品質不佳。

107.12.28

交通部經召開協作會議討論徵收方式應能顧及各層面之考量，該部將納入會議結論相關意，作為後續兼顧公平、財源穩定、行政成本及社會衝擊較小之汽車燃料使用費徵收方式之考量。另交通部運輸研究所刻正辦理「汽車燃料使用費隨里程徵收之可行性研究」，因收費制度涉及層面廣泛，後續將就技術、社會、政府、法令及財務等面向進行可行性分析與探討，並針對利害關係人進行衝擊評估。

註：黑框白底日期為公開於參與平臺之相關資料，灰色網底日期為本案研析之相關資料。

許多提議或見解的差異，多源於切入觀點不同，而有不同的詮釋，民眾認為隨車徵收並不合理，應與時俱進調整為隨油徵收，讓政府規費徵收更公平。經由協作方式在議題對焦後，發現燃料費之用途是道路維護管理，在與會者具相當共識的前提下討論，對後續議題脈絡的梳理釐清有極大的助益。

本案討論過程中，除了建議徵收用途是否應調整名稱，減少付費民眾誤解外，並就民眾所在意的公平合理徵收方向進行討論，會中羅列出各種徵收方式的優缺點，討論結果普遍認為隨里程徵收較隨油徵收公平<sup>9</sup>，但應加計車重、考量偏鄉與技術可行性等因素，使燃料費可更合理、公平的徵收。

## 參、結語

議題協作討論是一連串自探索、定義、發展至傳遞的過程，由提議者、附議者、部會及相關利害關係人參與，就問題與願景開始，經過問題盤點與歸納的過程了解問題，並確定問題定義後開始進行概念之發展，再經由設計、測試後，執行可行的概念並進行相關之政策傳遞。除附議過程凝聚群眾智慧，在各方關係人齊聚討論的過程中，在政策執行或滾動修正的期間納入更多使用者意見，有助於設計出更符合民情之措施，讓政府施政接地氣，除易於推動執行，亦形成便民、利官雙贏的局面，更是開放政府的核心宗旨。

<sup>9</sup> 汽燃費協作會議有共識，隨里程徵收更公平 <https://ppt.cc/f7PzCx>



以本案為例民眾取自生活經驗之提議，以使用者付費概念發想，提議隨油徵收既公平又合理，然而機關法令或規費徵收，均有其適法性或目的性，原訂燃料費屬特定規費，目的為道路維護管理之用，在過往以石油為動能之時代，以「燃料費」一詞徵收似乎是理所當然，但現今科技突破，電動車成為另一種選擇，不再使用燃油之電動車，其燃料費之收取少了正當性，然而回歸到徵收用途，燃料費目的實為車輛使用之道路維護，而不管何種動能之車輛，只要上路便需使用道路，而燃料費之收取就顯得合情合理，也許名詞定義不清易模糊焦點，但在協作過程中，已漸漸釐清各種爭點並提出可能解決方法，作為爾後機關研處相關措施之參考。本案交通部除收攏協作會議之建議外，刻正辦理「汽車燃料使用費隨里程徵收之可行性研究」，研訂兼顧公平、財源穩定、行政成本及社會衝擊較小之汽車燃料使用費徵收方式。